

# Zrównoważone miasta przyszłości

Jak powinien wyglądać rozwój współczesnych miast? Jak bardzo ważny jest na ich terenie dostęp do bezpiecznych i przystępnych cenowo warunków życia? Co nam grozi, jeśli miasta na całym świecie dalej będą przyciągać miliardy nowych mieszkańców? Jakie miejsce w rozwoju miast powinny zajmować cele zrównoważonego rozwoju i odpowiednia edukacja? O tym wszystkim z prof. dr hab. Iwoną Sagan, kierownikiem Zakładu Geografii Społeczno-Ekonomicznej, rozmawia Sylwia Dudkowska-Kafar



Profesor  
Iwona Sagan

Fot. archiwum  
prywatne

► Na początku listopada była pani profesor na Expo w Dubaju, gdzie jako jedyna Polka uczestniczyła pani w dyskusji panelowej na temat wzrostu liczby ludności, miast i migracji. Rozmawialiście państwo również o prawie do mieszkania i dostępie do infrastruktury oraz o równoważeniu rozwoju terenów zurbanizowanych i wiejskich. Jak powinny być zorganizowane miasta przyszłości, aby nam wszystkim w obliczu wszechobecnych zmian – klimatycznych i społecznych – żyło się lepiej?

Cieężko będzie to streścić w kilku zdaniach... Bez wątplenia cała dyskusja wokół miast i równoważenia ich rozwoju jest fundamentalna dla dzisiejszego świata. To aspekt, który był wyjątkowo mocno ak-

centowany podczas wielu paneli odbywających się na Expo. Konieczność tej dyskusji pokazuje nam, że jako ludzkość jesteśmy w punkcie zwrotnym w rozumieniu charakteru naszych siedlisk, naszych miast. Nie zapominajmy, że już ponad dziesięć lat temu, w 2007, w miastach mieszkało ponad pięćdziesiąt procent mieszkańców globalnej populacji. Ten proces zajął nam tysiąclecia rozwoju, a w tej chwili nabiera nieprawdopodobnego tempa. Dziś dynamicznie postępuje z dużą dynamiką na początku XX wieku. Dzisiaj w tę fazę wkraczają Azja, Afryka i Ameryka Południowa. W efekcie stoimy wobec dylematu, jak zorganizować funkcjonowanie tego wielomilionowego środowiska, które charakteryzuje się szaleniem wysoką gęstością zaludnienia i heterogenicznością mieszkańców. W miastach zachodzi zmiana społeczna; kształtują się nowe rodzaje więzi i interakcji społecznych. Zbiorowość miejska coraz mniej ma wspólnego z tradycyjnymi społecznościami, które pozwalały funkcjonować jednostkom we wspólnotach. W środowisku miejskim, zwłaszcza w największych skupiskach miejskich, kształtuje się zupełnie nowa rzeczywistość społeczna, której nie jesteśmy w stanie przewidzieć ani na którą nie możemy wpływać. Zrównoważony rozwój obszarów zurbanizowanych to nie tylko konieczna dbałość o środowisko przyrodnicze, lecz także potrzeba równowagi i dbałości o środowisko społeczne. Współczesne miasta stawiają bardzo trudne i złożone wyzwania społeczne, których tradycyjne społeczności nie miały. Dramat bezrobocia, bezdomności w pierwszej kolejności dotyka społeczność miejską. Procesy degradacji i zanieczyszczonego środowiska, emisji dwutlenku węgla, efektu cieplarnianego są najbardziej odczuwalne w siedli-

Pandemia uświadomiła nam, jakie nowe wyzwania stają przed miastami. To, w czym tkwi siła i atrakcyjność miast, czyli ich kapitał ludzki i społeczny, różnorodność i mobilność mieszkańców, okazało się ich najsłabszą stroną w czasie pandemii. Z powodu skali koncentracji mieszkańcy miast byli najsilniej narażeni na zakażenie wirusem. Mimo to postępujący rozwój i możliwości zapobiegania w żywność w sposób wysoce zmechanizowany i efektywny sprawiają, że wsie będą się kurczyć i wyludniać. Migracja ze wsi do miast to nadal największy potok przepływu migracyjnego w skali globalnej. Proces ten zachodzi najintensywniej w Azji oraz Afryce, a częściowo

w Ameryce Południowej. Na tych kontynentach powstały największe skupiska miejskie, liczące po kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt milionów mieszkańców, rozlewające się na ogromne tereny. Należy podkreślić, że współcześnie Europa i Ameryka Północna jako już najsilniej zurbanizowane kontynenty najmniej dokładają do światowego tempa urbanizacji. W krajach Zachodu proces urbanizacji postępuje z dużą dynamiką na początku XX wieku. Dzisiaj w tę fazę wkraczają Azja, Afryka i Ameryka Południowa. W efekcie stoimy wobec dylematu, jak zorganizować funkcjonowanie tego wielomilionowego środowiska, które charakteryzuje się szaleniem wysoką gęstością zaludnienia i heterogenicznością mieszkańców. W miastach zachodzi zmiana społeczna; kształtują się nowe rodzaje więzi i interakcji społecznych. Zbiorowość miejska coraz mniej ma wspólnego z tradycyjnymi społecznościami, które pozwalały funkcjonować jednostkom we wspólnotach. W środowisku miejskim, zwłaszcza w największych skupiskach miejskich, kształtuje się zupełnie nowa rzeczywistość społeczna, której nie jesteśmy w stanie przewidzieć ani na którą nie możemy wpływać. Zrównoważony rozwój obszarów zurbanizowanych to nie tylko konieczna dbałość o środowisko przyrodnicze, lecz także potrzeba równowagi i dbałości o środowisko społeczne. Współczesne miasta stawiają bardzo trudne i złożone wyzwania społeczne, których tradycyjne społeczności nie miały. Dramat bezrobocia, bezdomności w pierwszej kolejności dotyka społeczność miejską. Procesy degradacji i zanieczyszczonego środowiska, emisji dwutlenku węgla, efektu cieplarnianego są najbardziej odczuwalne w siedli-

skach miejskich. Rodzi się zatem pytanie, jak pogodzić efekt nieustającej migracji do miast z koniecznością równowagi ich rozwoju. To jest niewątpliwie wyzwanie, które stoi przed miastem przyszłości. Dzisiaj wciąż trudno znaleźć na nie odpowiedź. Na razie działania ciągle mają znacznie bardziej charakter deklaracyjny niż sprawczy. Pandemia dowiodła, jak trudne może być życie w miastach. Ludzie próbowali egzystować poza miastem, w domkach letnich, a nawet działkowych. Badacze zaczęli się zastanawiać, czy nowa sytuacja nie spowoduje zahamowania migracji do miast. Śledząc jednak aktualną dynamikę procesów, nie należy spodziewać się generalnego odwrócenia trendów. Współczesny model gospodarki uprzywilejowuje miasto jako najbardziej sprzyjającą innowacyjności, rozwojowi, a w efekcie – akumulacji kapitału formę organizacji życia społeczno-ekonomicznego.

**► Rozumiem, że miasto przyszłości powinno realizować cele zrównoważonego rozwoju, ale czy funkcjonowanie takiego miasta jest realne?**

To ciężko dzisiaj oszacować. Wiele zależy od naszych postaw zarówno jako mieszkańców, użytkowników miasta, jak i przedsiębiorców oraz decydentów. Trzeba zahamować, a przynajmniej spowolnić tempo wzrostu, czy to w skali kraju, regionu, czy oczywiście w skali miast. Od paradygmatu stałego wzrostu, zwiększania produkcji, intensywności użytkowania jej efektów, a w odniesieniu do mieszkańców – konsumpcji bardzo trudno nam odejść. Dzisiaj niestety poza deklaracjami, dyskusjami, w działaniu zmienia się niewiele. Praktyka się rozmywa. Ciągle dominuje zasada

### Profesor dr hab. Iwona Sagan

Profesorka nauk o Ziemi, pracuje w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Kierowniczką Zakładu Geografii Społeczno-Ekonomicznej na Wydziale Oceanografii i Geografii UG oraz Centrum Doskonałości RE-COURSE. Profesor Iwona Sagan pracowała również na stanowisku prodziekana ds. nauki i współpracy międzynarodowej Wydziału Oceanografii i Geografii UG.

Od 2006 roku działa w Komitecie redakcyjnym „Czasopisma Geograficznego”, wydawanego przez Polskie Towarzystwo Geograficzne. Od 2008 roku jest członkinią Amerykańskiego Towarzystwa Geograficznego.

Od 2008 roku należy do Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej przy Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, od 2011 roku działa w Komitecie Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przy Prezydium Polskiej Akademii Nauk. W latach 2008–2012 zasiadała w Senackiej Komisji Badań Naukowych i Współpracy z Zagranicą UG, a obecnie w Senackiej Komisji ds. Nauki UG.

business as usual. Wydaje się, że nawet pandemia niewiele zmieniła i widoczna jest bardzo silna presja, aby powrócić na stare tory funkcjonowania. One jednak prowadzą nas w przepaść.

**► Czyli tak naprawdę znowu wygrywa ekonomia?**

Dokładnie tak! Swoją wypowiedź na Expo zaczęłam od przypomnienia, że właściwie już od kilku dekad dyskutujemy o zrównoważonym rozwoju. Odwoływałam się do tego, jak ważne jest równoważenie tych trzech głównych filarów rozwoju – gospodarki, środowiska i społeczeństwa. Rzeczywistość dowodzi natomiast, że realia ekonomii zdominowały zarówno społeczeństwo, jak i środowisko. Wszystkich nas przekształciły w nieustannych konsumentów. Jednocześnie pokolenie dzieci nie ma już zaopieczonych rodziców, a nawet takiego samego poziomu jakości życia. Środowisko jest eksploatowane i wykorzystywane bez oglądania się na przyszłość, a w dużej mierze już nawet na teraźniejszość. Zupełnie nie jest

przestrzegana zasada zachowania zasobów dla przyszłych generacji. Dominuje realizm kapitalistyczny, czyli przekonanie, że główną ideologią, która formatuje celowość funkcjonowania społeczeństw, jest ekonomia. Ocenę wszelkiej racjonalności działań prowadzących do straty i zysku ekonomicznego. Dotyczy to nie tylko funkcjonowania usług publicznych, które ze swej natury nie powinny podlegać prostej ekonomicznej kalkulacji, ponieważ przestają być wówczas publicznymi. Staramy się obliczyć wartość usług ekosystemowych, która ma dowodzić sensowności ochrony zasobów przyrodniczych. Takie podejście ideologicznie zakłada, że fakt, iż nasze egzystencjalne podstawy bytu są zależne od jakości tego środowiska, nie jest wystarczającym powodem, aby wyrażenie ich wartości w pieniądzu uzasadnia podjęcie działań na rzecz ochrony. Rzeczywistość dowodzi zatem, jak bardzo nasze działania są podporządkowane prymatowi gospodarki. Zysk ekonomiczny stał się zasadniczym motorem rozwoju i wykładnią

naszego myślenia, naszej logiki społecznej. Jeżeli coś jest nieekonomiczne, nieopłacalne, to nie ma racji bytu. To jest największe zagrożenie dotyczące przyszłości, ponieważ jeśli z tego kursu nie zejdziemy, to nasze szanse na przetrwanie są bardzo nikłe. Głównymi motorami, lokomotywami rozwoju w tym systemie są oczywiście miasta.

**► To jak zrównoważyć tę działalność miast?**

Zacząć od siebie. To my powinniśmy się zmieniać. Zaczęłabym od apelu, który dzisiaj staje się elementem dyskursu społecznego: „Przestańmy tyle konsumować, przestańmy tyle kupować!”. Jesteśmy po Black Friday, dzisiaj jest Cyber Monday. Tłumy, kolejki, zakupy w realu i w Internecie. Model liberalnej gospodarki tak głęboko ukształtował świadomość, iż sprawił, że zakupy stały się dla ludzi czymś więcej niż tylko nabywaniem dóbr. Stały się stylem życia. Zarówno rodzinną, jak i indywidualną oraz towarzyską formą spędzania czasu. Zakupy urosły do rangi tak ważnej przy-



jemności społecznej, że dzisiaj powiedzenie ludziom, że mają ograniczyć swoje potrzeby konsumenne, wizyty w sklepach, jest w ich oczach zamachem na najprzyjemniejszą sferę życia. Ostatnio widziałam statystyki dotyczące częstotliwości wizyt polskiej rodziny w sklepach. Rocznie oscyluje ona w granicach trzystu sześćdziesięciu dni w roku. Jesteśmy w awangardzie konsumenckiego społeczeństwa. To oczywiście można wytłumaczyć kompensacją czasu minionego systemu, kiedy byliśmy pozbawieni bogactwa dóbr konsumenneckich.

► **Przepraszam, czy my w porównaniu z innymi krajami wyjątkowo przodujemy w miastach w tej konsumpcji?**

Chyba niestety przodujemy... W zestawieniu na przykład z Wielką Brytanią Polska wypada dużo gorzej. W skali całego roku statystyczna brytyjska rodzina udaje się na zakupy średnio około stu czterdziestu razy w roku. U nas trzysta sześćdziesiąt razy. Jest różnica? To pokazuje, że nawet na tle innych jesteśmy większymi zakupoholikami. Niby możemy to tłumaczyć nasyceniem świata zachodniego, dłuższym okresem kupowania, którym mogły się cieszyć miasta zachodniej Europy, jednak mimo wszystko to imponujący wynik. Jednocześnie warto podkreślić, że z badań, które prowadzimy w zespole w moim zakładzie, wiemy, że większość pytań o ulubioną formę spędzania wolnego czasu w polskim mieście ma jedną odpowiedź: wizyta w centrum handlowym. Wracając więc do pytania o miasto przyszłości i jak zrównoważyć życie w miastach w ogóle, powtórzę, że powinniśmy zacząć od siebie. Tylko że sami mieszkańcy nie są

w stanie odwrócić tych trendów. Znacznie ważniejszym podmiotem w tej układance liczących się aktorów jest sektor publiczny, czyli władza i jej instytucje. Odnosi się to w tym samym stopniu do władzy państwowej, jak i do władzy regionalnej oraz lokalnej władzy samorządowej. Niestety, rynkowo ukierunkowany model prowadzenia polityki miejskiej sprawił, że instytucje i przedstawiciele sektora władzy publicznej stali się bardziej partnerami sektora ekonomicznego niż sektora społecznego. Tymczasem reprezentują ten ostatni sektor. To przecież społeczeństwo wybiera swoją władzę przedstawicielską.

Pamiętajmy również o tym, że kluczem do zachowania wysokiej jakości życia społeczeństwa, zwłaszcza mieszkańców miast, jest jakość usług publicznych. Sam fakt świadczenia ich w formie zapewniającej powszechną dostępność i dobrą jakość wpływa na bardziej zrównoważony rozwój miast. Możliwość dotarcia do punktów świadczenia usług szybciej i taniej transportem publicznym lub zupełnie bezkosztowo, pieszo, eliminuje chęć korzystania z prywatnego samochodu. Dzisiaj w miastach coraz powszechniej ludzie, którzy myślą proekologicznie, ale też prozdrowotnie, jeżdżą rowerami, hulajnogami, chodzą piechotą. Jednak z drugiej strony obserwujemy lawinowy wzrost liczby samochodów w miastach, co wynika ze wzrostu liczby mieszkańców i budowy nowych osiedli w znikomym stopniu zapewniających dostęp do usług, o których dyskutujemy. Widać to dobrze na przykładzie Gdańska. Kiedy przejeżdżamy w weekendy obok Forum Gdańsk, widzimy, ile samochodów stoi w kolejce do centrum handlowego. Gdańsk przestał być drożnym komunikacyjnie miastem, za które ucho-

dził dzięki dominacji liniowego układu transportowego. Wróć jednak do sytuacji wywołanej przez pandemię. Przypomniała ona o modelu miasta piętnastominutowego, którego idea nie jest nowa. W urbanistyce od dekad mówiono o potrzebie budowy usługowych centrów osiedlowych zapewniających mieszkańcom realizację podstawowych potrzeb bytowych w miejscu zamieszkania, na terenie osiedla. Model ten polega na tym, że wszelkie podstawowe usługi kulturalne, rekreacyjne, zdrowotne, edukacyjne, handlowe itd. są rozlokowane równomiernie w przestrzeni miasta. Jest ona nasycona usługami w takim stopniu, że każdy z mieszkańców może do nich dotrzeć w ciągu piętnastu minut piechotą. W najnowszym wydaniu zasada ta pod hasłem piętnastominutowych miast bez samochodów powróciła za sprawą polityki miejskiej Paryża i szybko zaczęła zyskiwać kolejnych zwolenników. To jest model, który mógłby być modelem miasta przyszłości. Czy faktycznie miasta się tak rozwiną, nie można mieć pewności. Jak już zauważyłam, taki sposób zagospodarowywania przestrzeni miasta pojawiał się od lat jako potrzeba planistyczna. Nigdy jednak nie zyskiwał większego zainteresowania, które skłoniłoby do powszechnej realizacji. Tymczasem pandemia o nim przypomniła. Przyczynił się do tego pandemiczny lockdown, kiedy zostaliśmy zamknięci, kiedy nie można było podróżować, kiedy nawoływano, by zostać w swoich dzielnicach, by ograniczyć przemieszczanie się w przestrzeni miasta. Wówczas powrócono do planowania rozwoju miasta ograniczającego potrzebę wewnątrzmięskiej mobilności. Szkoda, że zasady takiego właśnie rozwoju miasta, choć

niekrytykowane, nieodrzucone, jednocześnie nie były wdrażane w życie. Badacze i analitycy sygnalizowali potrzeby zmiany w dotychczasowych kierunkach rozwoju. Niestety, postulaty i idee rzadko kiedy wychodziły poza poziom projektów i dyskusji. Może skutki pandemii w wielu miastach byłyby mniejsze, gdyby wysuwane postulaty, które służą generalnej poprawie jakości życia w mieście, nie tylko ratowaniu sytuacji ekstremalnych, były wdrażane.

► **Kolejny raz wygrała ekonomia?**

Niestety tak... Hegemonię ekonomicznej logiki umacnia często także medialny przekaz. Współcześnie banałem jest podkreślanie, że media przestały być niezależnym kanałem dostarczania rzetelnej i obiektywnej informacji, jak również niezależnym głosem opinii publicznej. Próbuje, każdy na własną rękę, poszukiwać źródeł niezależnych i obiektywnych informacji. Robimy to, aby odnaleźć się samemu i zaradzić tej szalenie niezrównoważonej rzeczywistości, o której zrównoważenie apelujemy od dziesiątek lat. Dyskusja na temat konieczności rozwoju zrównoważonego rozpoczęła się już w latach sześćdziesiątych, a w skali globalnej otworzyła słynny raport Klubu Rzymskiego z początku lat siedemdziesiątych *Granice wzrostu*. Teraz nawiązywała do niego również dyskusja w Dubaju. Panel o wiele mówiącym podtytułem „Jak żyć i rozwijać się w harmonii z planetą” odbył się w przepięknym mieście, które jak prawie żadne inne na świecie uwielbia konsumować. To miasto jest największym symbolem konsumpcji, która w takiej skali jest możliwa dzięki nieograniczonemu wzrostowi gospodarczemu. Dubaj udowadnia, że środowisko

nie ma znaczenia, gdyż posiadamy takie środki, że jesteśmy w stanie zbudować miasto na pustyni i na wodzie, i to miasto liczące około trzech i pół miliona mieszkańców. Wyposażenie centrów handlowych w lodowiska, stoki narciarskie czy wodospady to symboliczny wręcz przykład, że konsumpcja może ofiarować cały wspaniały, pozbawiony wszelkich niedoskonałości świat. Gdybyśmy zachowali szacunek do tego, co oferuje środowisko, to Dubaju nie powinno być. Trudno dyskutować o zrównoważonym rozwoju świata w mieście, które tę równowagę burzy.

► **Jak – biorąc pod uwagę siedemnaście celów zrównoważonego rozwoju, które są ważne w tworzeniu lepszych miejsc do życia – radzi sobie Gdańsk?**

W Gdańsku również coraz bardziej zaczyna dominować ekonomia, podobnie jak wszędzie. Gdańsk ma cały szereg atutów, bonusów, wynikających z warunków naturalnych. To, że powietrze u nas jest znacznie lepszej jakości, jest związane z nadmorską lokalizacją, bryzą morską i – generalnie – silniejszymi wiatrami. To naturalne wentyle, które pomagają uniknąć tworzenia się smogu, który dramatycznie pogorszył jakość powietrza na przykład w Krakowie. W przypadku Krakowa prawidłową wentylację utrudnia położenie miasta w dolinie. Intensywność rozwoju sprawiła, że także Warszawa, która kiedyś nie mogła narzekać na swoje położenie w takim stopniu, co Kraków, dzisiaj dusi się od poziomu smogu. Na tym tle Gdańsk – nawet kiedy mamy gorsze dni – odznacza się ciągle jeszcze lepszą sytuacją. Jest atrakcyjnie położonym miastem portowym, z dużym kompleksem leśnym w swoich granicach. Obec-

ność Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego zawdzięczamy specyficznemu ukształtowaniu terenu. Las porasta krawędź wysoczyzny morenowej, trudnej do zabudowy ze względu na duże spadki terenu. Dlatego przez te wszystkie lata zachował się tak duży i piękny teren leśny. Miasto wcisnęło się pomiędzy krawędź a brzeg zatoki. Jak wspominałam, ten liniowo rozciągnięty układ miasta ułatwiał rozwiązania komunikacyjne. Wybudowanie w tym układzie naszego metra, czyli SKM-ki, przez lata czyniło go od strony transportowo-komunikacyjnej miastem uprzywilejowanym. Miastem nieznanym korków. To się zaczyna wyraźnie kończyć. Górny taras jest coraz intensywniej zabudowywany dużymi osiedlami mieszkaniowymi. Liczba nowych inwestycji deweloperskich jest tak duża, iż zmieniły one charakter przestrzenny miasta i trójmiejski liniowy układ miasta przestał być wystarczający. Grunwaldzka korkuje się już codziennie, obwodnica właściwie niczego nie obwodzi i stała się wewnątrzmięską arterią miasta. Z tego powodu pojawiła się konieczność wyprowadzenia kolejnego pierścienia obwodzącego. Reasumując, należy podkreślić, że Gdańsk ma bardzo wiele środowiskowych walorów sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi i tworzeniu dobrych warunków do życia, ale jednocześnie intensywność rozwoju miasta może je łatwo unicestwić.

Za zrównoważony rozwój odpowiada społeczność miasta, ona je kształtuje i wpływa na kierunki jego rozwoju. Niezaprzeczalnie najcenniejszą wartością Gdańska jest jego kapitał ludzki i społeczny. Otwartość, tolerancja i akceptacja różnorodności to cechy społeczności miast portowych, w przypadku Gdańska wzmocnione jeszcze jego historią.



PIERWSZYM  
I KONIECZNYM  
WARUNKIEM NASZEJ  
EGZYSTENCJI NIE  
JEST EKONOMICZNA  
OPŁACALNOŚĆ  
WSZYSTKIEGO, CO  
ROBIMY. NAJWIĘKSZYM  
ZASOBEM KAŻDEJ  
SPOŁECZNOŚCI SĄ  
LUDZIE, A NIE PIENIĄDZE.  
WSZYSTKO JEST  
MOŻLIWE NAWET PRZY  
OGRANICZONYCH  
ZASOBACH  
KAPITAŁOWYCH,  
JEŚLI MAMY KAPITAŁ  
SPOŁECZNY, JEŚLI  
MAMY LUDZI, KTÓRZY  
SĄ GOTOWI ŚWIADCZYĆ  
PRACĄ, ALE TEŻ  
WŁASNymi POMYSŁAMI,  
UMIEJĘTNOŚCIAMI,  
POSTAWĄ, ŻE WARTO COŚ  
ROBIĆ NA RZECZ DOBRA  
WSPÓLNEGO

Społeczny klimat miasta czyni je otwartym i przyjaznym dla gości i przybyszów. Wszystkie te walory sprawiają, że Gdańsk dzisiaj jest pod względem atrakcyjności migracyjnej trzecim w kraju miastem po Warszawie i Krakowie, przy czym z tym ostatnim już niemal się zrównał. Wskazują na to najnowsze badania demograficzne prowadzone między innymi przez profesora doktora habilitowanego Przemysława Śleszyńskiego. To cieszy, ale z drugiej strony powinno być sygnałem ostrzegawczym. Należy zadbać o to, aby tych walorów, które przyciągają nowych mieszkańców i inwestorów, nie roztrwonić, nie sprzedać dla doraźnego zysku i poprawy finansów miasta. To jest bardzo trudne, ponieważ władze miejskie borykają się z trudną sytuacją finansową, która zresztą dotyka większości samorządów dużych miast w Polsce. Chodzi o samorządność finansową, która w Polsce jest limitowana, ponieważ w większości fundusze trafiają do samorządów w postaci subwencji państwowych. Subwencje nie pozwalają na pokrycie całości kosztów działalności, na którą są przeznaczone, na przykład szkolenictwa. Stąd wyzwania ciągle przekraczają możliwości. Atrakcyjność migracyjna miasta generuje niezwykle wysokie tempo budownictwa mieszkaniowego, które jednak nie tylko ma charakter użytkowy, czyli służy zaspokoleniu potrzeb mieszkaniowych. Proces tak zwanej finansjalizacji rynku mieszkaniowego sprawia, że rozwój zasobów mieszkaniowych staje się elementem polityki akumulacji kapitału. Został nawet wprowadzony termin „mieszkanie inwestycyjne”. Te tendencje powodują, że osiedla, które przecież kształtują charakter miasta, zmieniają jego układ, funkcjonalność, mogą w dużej

mierze okazać się jedynie elementem gry finansowej. Czy możliwość istnienia widmowych osiedli, w których nie będzie stałych mieszkańców i które łatwo mogą stać się obszarami koncentracji patologii oraz problemów społecznych, jest w dobie dzisiejszego boomu na rynkach mieszkaniowych brana pod uwagę? Władze samorządowe miast, zwłaszcza tak atrakcyjnych jak Gdańsk, powinny być partnerem twarzo negocjującym warunki realizacji nowych inwestycji. Powinny negocjować warunki realizacji inwestycji nie tylko na rzecz potrzeb mieszkańców i świadczenia usług, w tym koniecznej do funkcjonowania rozrastającej się wciąż infrastruktury. Równie ważne jest równoważenie stale rosnącego organizmu miejskiego we wszystkich sferach, także w sferze środowiskowej i społecznej w rozumieniu wszystkich mieszkańców miasta. Jeszcze jedno wymaga podkreślenia – nie zapominajmy, że Gdańsk jest miastem portowym, położonym nad brzegiem zatoki, a jednym z głównych zagrożeń zmian klimatycznych jest zmiana poziomu wód i wzrost poziomu morza! To jest bezpośrednie zagrożenie dla egzystencji miasta oraz jego funkcjonowania, więc jest o co walczyć w tych negocjacjach.

► **Jak na naszej uczelni edukujemy młodzież w duchu tego światopoglądu, w którym centralne miejsce zajmują cele zrównoważonego rozwoju? Jak wiemy, ogromną rolę odgrywa w tym względzie Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, którym pani kieruje. Warto również nadmienić, że na UG powstało Centrum Zrównoważonego Rozwoju oraz otwarto studia podyplomowe z zakresu morskiej energetyki wiatrowej.**

Bez wątplenia kształcimy przyszłe pokolenia. Wielokrotnie zwracam się do studentów i doktorantów z nadzieją, że może uda im się efektywniej i sprawniej zmieniać niepożądane kierunki rozwoju. Temu służą prowadzone przez nas kierunki edukacji. Z ogromną nadzieją realizujemy ten cel edukacji na rzecz zrównoważonego rozwoju. Treści, które wykładamy i które stanowią przedmioty praktyk, ćwiczeń, zajęć terenowych służą budowaniu tej świadomości, odwracaniu realizmu kapitalistycznego w naszych głowach. Próbuje wyjaśnić, że pierwszym i koniecznym warunkiem naszej egzystencji nie jest ekonomiczna opłacalność wszystkiego, co robimy. Największym zasobem każdej społeczności są ludzie, a nie pieniądze. Wszystko jest możliwe nawet przy ograniczonych zasobach kapitałowych, jeśli mamy kapitał społeczny, jeśli mamy ludzi, którzy są gotowi świadczyć pracą, ale też własnymi pomysłami, umiejętnościami, postawą, że warto coś robić na rzecz dobra wspólnego.

Pamiętajmy, że edukacja może wiele zmienić i to już edukacja na poziomie przedszkolnym. To ona kształtuje nasze najmocniejsze postawy. Może nauczyć szacunku dla zasobów, którego tak bardzo pokoleniom rodziców i dziadków brakowało i nadal brakuje. Dzisiaj zdarza się, że dzieci przychodzą z przedszkola i upominają rodziców, aby nie zużywali tyle wody, aby segregowali śmieci i tak dalej. Możemy powiedzieć oczywiście, że to kropla w morzu potrzeb, ale uwrażliwienie dzieci na potrzeby środowiska, a także na potrzeby innych, to klucz do równoważenia rozwoju w każdym wymiarze i skali. Do tak przygotowanych młodych ludzi będzie nam znacznie łatwiej docierać na studiach.

► **Dlaczego miasta projektuje się obecnie bez uwzględnienia połowy populacji, czyli kobiet? Jak możemy umieścić kobiety w centrum projektowania miast, budowania i czerpania korzyści ze zrównoważonych i odpornych siedlisk?**

Prawdopodobieństwo, że to kobieta dostrzeże takie potrzeby jak szkoła albo przedszkole w pobliżu, jest znacznie większe niż w przypadku mężczyzn. Być może to kobietom łatwiej byłoby zaplanować model miasta piętnastominutowego? To, że kobiet nie ma w procesie planistycznym czy na etapie podejmowania decyzji urbanistycznych, jest oczywiście pochodną obecności kobiet w strukturach zawodowych określonych profesji, ale także wyższych szczebli decyzyjnych. Możemy dyskutować długo o tym, dlaczego tak się dzieje... Czy to jest rodzaj szklanego sufitu, czy też wyboru kobiet? Nie wiem. Należy mieć na uwadze, że ze względu na życiowe funkcje, które w większości obciążają kobiety w sposób bardziej bezpośredni, aktywne zaangażowanie zawodowe kobiet może być różne w różnych okresach życia, a to przekłada się na tempo ich karier zawodowych i docieranie do wyższych szczebli zawodowych. Zawód architekta i urbanisty tradycyjnie był zdominowany przez mężczyzn. Planowanie było przez dekady realizowane przez środowiska urbanistyczne, architektoniczne. Było silnie zmaskulinizowane. To był taki inżynierski, męski etos. Nie chcę się wypowiadać, na ile partnerskie były relacje kiedyś w tych zawodach, ale sądzę, że obecna sytuacja jest nadal tego pochodną. Chcę jednak podkreślić, że ta sytuacja zmienia się dynamicznie na rzecz obecności

kobiet. Niemniej w sytuacji ciągłej nierównowagi reprezentacji kobiet w zawodach, o których mówimy, tym bardziej szalenie ważne jest to, o co apelujemy i co staramy się wdrażać w procesie planowania miast: partycypacyjność, czyli poszerzanie liczby uczestników procesu planowania, podejmowania decyzji; wychodzenie poza wąski krąg specjalistów oraz uwzględnianie różnych środowisk i przedstawicieli różnych grup i interesów społecznych. To daje szansę na znacznie większą obecność kobiet, a szerzej problem ujmując, na realizację interesów zrównoważonego rozwoju miast.

► **W styczniu zeszłego roku została pani zaproszona przez dyrektora Departamentu Strategii w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej do pełnienia funkcji członka zespołu programowego ds. przygotowań XI edycji Światowego Forum Miejskiego w Katowicach w roku 2022. Hasło forum to „Zmieniamy nasze miasta dla lepszej przyszłości”. Biorąc pod uwagę rozpoczynający się niebawem nowy rok, czego można życzyć naszemu miastu i naszej uczelni w obliczu tej przyszłości oraz w obliczu konieczności zrealizowania wszystkich celów zrównoważonego rozwoju?**

Przede wszystkim znalezienia złotej proporcji pomiędzy wszystkimi wyzwaniami, przed którymi stoi zarówno miasto, jak i edukująca przyszłych specjalistów oraz obywateli uczelnia. Jednym słowem, czynienia wszystkiego, co – zachowane w odpowiednich proporcjach – czyni nasze życie pięknym i, co ważne, bezpiecznym.

► **Dziękuję za rozmowę.**